

Rys. 2. Plan sytuacyjny latarni morskiej Rozewie I i Rozewie II; źródło: mapy.geoportal.gov.pl, dostęp dnia 8.04.2023, grafika Agnieszka Pluszczewicz

funkcji nawigacyjnej, historii oraz specyfiki pracy latarnika.

Wymienić można tu monografię autorstwa Iwony Pietkiewicz, Antoniego Komorowskiego oraz Adama Szulczewskiego (2020) pt. *Morskie drogowskazy Polskiego Wybrzeża*, która jest efektem badań naukowych prowadzonych w latach 2006–2010 i zawiera informacje na temat: rozwoju morskich znaków nawigacyjnych na świecie, polskich latarni morskich, specyfiki zawodu latarnika, rozwoju i zmiany systemów świetlnych, znaczenia latarni morskich w systemie bezpieczeństwa żeglugi, symboliki latarni morskich oraz informacji na temat statków latarniowych zachodniego wybrzeża [1].

## Znaczenie latarni morskich

Latarnie morskie są obiektami architektonicznymi, których głównym zadaniem jest wskazywanie bezpiecznej drogi do portu. Budynki zlokalizowane na brzegach mórz i oceanów, często o ogromnej wartości historycznej, stanowią dziedzictwo morskie, kulturowe i techniczne. Ich światło ma największy zasięg, co sprawia, że stanowią najważniejsze znaki nawigacyjne na wybrzeżach. Przestrzegają przed niebezpieczeństwem i pozwalają z powodzeniem ominąć przeszkody [1]. Latarnie morskie stanowią nieodłączny element krajobrazu morskiego o silnej tożsamości [2]. Dzięki zróżnicowaniu architektonicznemu oraz niepowtarzalnej charakterystyce światła (btyskowe, izofazowe, Morse'a, blaszkowe, przerywane itp.) latarnie pozwalały bezbłędnie określać lokalizację, w której znajduje się statek niezależnie od pory dnia i nocy. Każdy obiekt musiał w wyraźny sposób odróżniać się od pozostałych i być widoczny: nocą zapewniało to emitowane światło, które cechowało się dużym zasięgiem, za dnia charakterystyczny wygląd (bryła, kolor, materiał, detale architektoniczne, wysokość). Istotne było również umieszczenie światła nawigacyjnego na odpowiedniej wysokości, w taki sposób, by było zauważalne nawet przy niskim pułapie chmur [1].

Kluczowe było też odpowiednie rozmieszczenie punktów nawigacyjnych wzdłuż

wybrzeży. Ich lokalizacja była zależna od wielu czynników, takich jak: specyfika wybrzeża, warunki żeglugowe, ukształtowanie terenu, liczba i typ przeszkód, warunki hydrometeorologiczne oraz wód przybrzeżnych. Wszystkie czynne latarnie muszą być starannie naniesione na mapy morskie oraz spisy światła i locji. Poza charakterystyką światła i sektorem świecenia znajdziemy w nich informacje o wyglądzie wieży, położeniu geograficznym czy wysokości światła nad terenem [1].

## Historia latarni morskich na Rozewiu

Morze Bałtyckie od zawsze było uważane za trudne do żeglugi za sprawą znacznej liczby wytyceń powodujących strome i krótkie fale, zmienne wiatry przechodzące w gwałtowne szkwały, mielizny, a także liczne sieci rybackie [3].

Najstarszą wciąż działającą latarnią morską na polskim wybrzeżu jest latarnia morska Rozewie I, i choć forma latarni uległa zmianie (m.in. dwukrotnie podwyższono jej wieżę), to najniższy moduł pozostał niezmienny od czasu powstania [4]. Latarnię Rozewie I („Stara Latarnia”) wzniesiono w latach 1821–1822. Okres, w którym powstała, nie pozwolił na zastosowanie sekwencyjnych światła nawigujących, tym samym brakowało możliwości dokładniejszego ostrzegania podróżujących nocą drogą morską przed zagrażającymi bezpieczeństwu brzegami przyłądka. Zapadła decyzja o utworzeniu drugiego punktu świetlnego i budowie sąsiedniej latarni morskiej – Rozewie II. Drugi obiekt został wzniesiony w latach 1865–1875 i miał stanowić rozwiązanie problemu trudności w identyfikacji światła na Rozewiu [5]. Nowa latarnia została zbudowana w odległości około 190 metrów od Starej w kierunku zachodnim. Całkowita wysokość wieży wynosiła 28,8 m. Przez 35 lat wybrzeże Rozewia było nawigowane przez dwa stałe punkty świetlne o białej barwie. Nowa Latarnia stała się częścią budynku, który miał służyć pracownikom obsługującym obie wieże, a na jego terenie wybudowano również obiekty gospodarcze [6].

Poddawana nieustannej abrazji linia brzegowa została zabezpieczona opaską z głazów narzutowych pod koniec XIX wieku. W 1910 roku zamontowano żarówkę elektryczną, Starą Latarnię rozbudowano o maszynownię, a także podniesiono jej punkt świetlny, natomiast Nową – wyłączono [7].

Chcąc zachęcić turystów do odwiedzin, latarnie morskie często zostają wyposażone w sale wystawiennicze. Ich lokalizacja sprawia, że stają się idealnym miejscem do prezentowania historii żeglugi, latarnictwa czy ratownictwa morskiego, zyskując na znaczeniu jako atrakcje turystyczne regionu. Tak się stało również w latach 60. XX wieku w Starej Latarni [9]. W kompleksie utworzono funkcjonujące do dziś Muzeum Latarnictwa będące największym i najstarszym tego typu muzeum w Polsce. Za dnia obiekt jest otwarty dla zwiedzających, a nocą nadal służy jako punkt nawigacyjny. Działający skansen prezentuje bogate zbiory związane z historią latarnictwa na świecie. Zagospodarowane zostały cztery poziomy latarni. Poza najbardziej obszerną historią latarnictwa odnaleźć można ekspozycję dotyczącą nawigacji i żeglugi morskiej oraz wystawę na temat Urzędu Morskiego w Gdyni, który jest właścicielem rozewskich latarni. Zwiedzając obiekt, można także zaznajomić się z historią wielkich odkryć geograficznych oraz historią latarni rozewskich. Na najniższym poziomie znajdują się trójwymiarowe modele i plansze obrazujące ewolucję form polskich latarni. Na najwyższym poziomie mieści się urządzenie optyczne oraz pozostawione przez uczniów tarce szkolne.

4 stycznia 1972 roku kompleks zabudowań związany z latarnią morską Rozewie I oraz Rozewie II zostały wpisane do rejestru zabytków nieruchomych – wpis o numerze A-574. Poza budynkami ochroną została objęta również zieleń komponowana związana z zespołem latarni.

Nowa Latarnia przez wiele lat pełniła funkcję obserwatorium meteorologicznego oraz stacji przekazowej jako podstawa masztu antenowego. W roku 2014 wykonano remont instalacji elektrycznej oraz remont wieży, tym samym rozpoczęto starania o udostępnienie budynku dla zwiedzających [7]. W maju 2022 roku nastąpiło uroczyste otwarcie obiektu dla turystów.

## Rozewie II – opis obiektu

Latarnia morska Rozewie II jest usytuowana w mniejszej odległości do głównej ulicy, gdzie znajdują się m.in. przystanki komunikacji miejskiej, parkingi samochodowe, stoiska gastronomiczne i handlowe oraz inne atrakcje turystyczne. Obie latarnie łączy stara, wąska, nieutwardzona aleja drzew lipowych, gdzie umieszczono dwa ręcznie wykonane drogowskazy. Teren latarni Rozewie II jest częściowo dostępny (strona północna), od

Tab. 1. Tabela porównawcza zawierająca podstawowe informacje o latarni morskiej Rozewie I i Rozewie II

|                           | Rozewie I – „Stara Latarnia”  | Rozewie II – „Nowa Latarnia”   |
|---------------------------|---|--|
| Rok powstania             | 1821–1822   | 1865–1875  |
| Wpis do rejestru zabytków | Wpis o numerze nr A-574, z dnia 4.01.1972 – kompleks zabudowań.   | Wpis o numerze nr A-574, z dnia 4.01.1972 – kompleks zabudowań.  |
| Funkcja nawigacyjna       | Od 1822 roku do chwili obecnej.   | 1875–1910  |
| Charakterystyka światła   | Światło nawigacyjne btyckowe Fl, o charakterystyce 0,1 s i przerwa 2,9 s (łącznie 3 sekundy świecenia). Umieszczone na wysokości 83 m n.p.m., zasięg 6 Mm.  | Obecnie replika urządzenia nawigacyjnego, brak źródła światła.   |
| Wysokość wieży            | 32,70 m   | 28,80 m  |
| Wygląd latarni            | Czerwona wieża w formie zwężającego się walca na białym podmurowaniu z dwoma galeriami zwieńczona okrągłą laterną przykrytą kopułastym dachem.  | Ośmiokątna tynkowana wieża w kolorze kremowym, zwieńczona przeszkloną laterną z miedzianym dachem, z szeroką galerią widokową. Wieża wpisana w budynek mieszkalny dwukondygnacyjny przykryty dwuspadowym dachem. |
| Fotografia obiektu        | Rys. 3. Kompleks zabudowań latarni morskiej Rozewie I; źródło: fot. Agnieszka Pluszczewicz.   | Rys. 4. Kompleks zabudowań latarni morskiej Rozewie II, widok od strony prywatnego podwórka; źródło: fot. Agnieszka Pluszczewicz.  |
| Budynki przynależne       | Wolnostojąca wieża latarni oraz liczne odrestaurowane budynki przynależne: dom latarnika, dom dla rodzin latarników, budynek gospodarczy przy domu, piekarnia z piecem i wędzarnią, sygnalizatornia akustyczna (tzw. syrenownia), stodoła, maszynownia, komin przy maszynowni, toalety (budynek współczesny). | Wieża latarni wraz z przyległymi budynkami mieszkalnymi, budynek inwentarski i stodoła.  |
| Pełniona funkcja          | Nawigacyjna, turystyczna (muzeum i punkt widokowy), mieszkalna.   | Mieszkalna i turystyczna (punkt widokowy).   |
| Obiekt turystyczny        | Od roku 1963 do chwili obecnej.   | Punkt widokowy od 1 maja 2022 roku do chwili obecnej.  |



Rys. 3. Kompleks zabudowań latarni morskiej Rozewie I; źródło: fot. Agnieszka Pluszczewicz

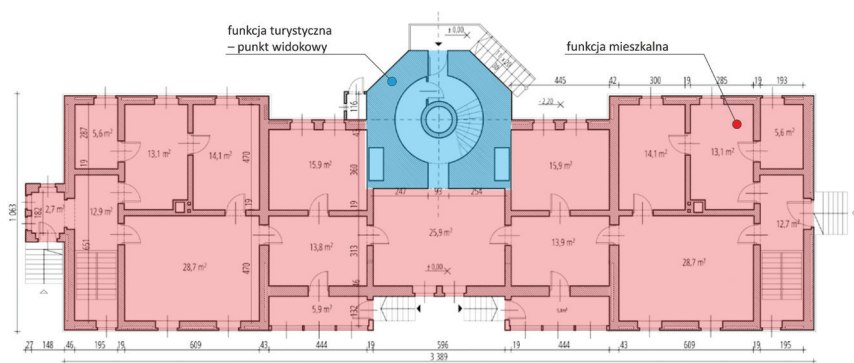


Rys. 4. Kompleks zabudowań latarni morskiej Rozewie II, widok od strony prywatnego podwórka; źródło: fot. Agnieszka Pluszczewicz

strony południowej ogrodzony i użytkowany przez mieszkańców. Obszar przed wejściem utwardzono żwirem, natomiast zieleni w sąsiedztwie, pomimo prowadzonych wiosną prac i nasadzeń roślin, jest niestaranna i źle skomponowana. Natomiast niewątpliwym atutem, zwłaszcza dla osób o ograniczonej sprawności ruchowej, stanowi usytuowany przed wejściem do obiektu ekran relacjonujący na żywo widok z wieży.

Wieżę zaprojektowano na centralnym planie ośmiobocznym, do połowy rzutu, od strony północnej, wpisana jest ona w budynek latarników. Ceglany obiekt pomalowano na kolor żółty, co ułatwiło jego rozpoznawanie na linii brzegowej w porze dziennej. Wieża zakończona jest czerwoną laterną na planie koła, a jej aparat optyczny stanowiła dawniej soczewka Fresnela. Pomimo iż obiekt nie jest już znakiem nawigacyjnym, w pełni zachowano jego pierwotny wygląd. Wieża została odmalowana, odrestaurowano laternę, wykonano replikę urządzenia nawigacyjnego, częściowo wymieniono stolarkę okienną, zachowano detale architektoniczne, odrestaurowano wnętrze. Jedną z koncepcji modernizacji wieży był projekt opracowany przez zespół z Politechniki Gdańskiej, przystosowujący obiekt dla osób z niepełnosprawnościami [7]. Jednak pomysł został odrzucony przez konserwatora zabytków ze względu na zbyt dużą ingerencję w tkankę budynku.

Wejście do wieży, w postaci czerwonych drzwi, zlokalizowano od strony północnej. Prowadzi do niego jedenaście granitowych stopni, które niemal w całości wypełniają wnętrze obiektu. Ich bieg lekko zwęża się ku górze, a jego szerokość w dolnej części wieży



Rys. 5. Rzut parteru budynku głównego latarni Rozewie II; źródło: grafika Agnieszka Pluszczewicz

wynosi 110 cm. Stropy w budynku są betonowe. Wewnątrz wieży znajduje się tunel komunikacyjny służący dawniej do transportu ładunków oraz paliwa. Ściany są tynkowane i malowane na kolor biały z widocznymi niewielkimi pierwszymi śladami użytkowania.

Okną w dolnej części wieży z gładką powierzchnią zostały zwieńczone nadprożem tukowym, na ścianach umieszczono kinkiety przemysłowe. We wnętrzu pojawiają się czarne akcenty w postaci uchwyty, mocowań i podkreślonych stalowych konstrukcji. Poniżej galerii znajduje się puste pomieszczenie z drewnianą posadzką, z którego prowadzą strome stalowe schody na najwyższą dostępną kondygnację.

Czarny stalowy strop galerii został wsparty na belkach o przekroju dwuteowników, które są podpierane przez tynkowane konsolle. Górna stalowa część wieży (poziom latarny) ma surowy industrialny charakter z widocznymi elementami konstrukcji. W środku pomieszczenia masywny stalowy słup w kolorze złotym podpira najwyższą kondygnację z repliką urządzenia optycznego. Galeria jest przestronna i wygodna, jej posadzkę wykonano z blachy stalowej ryflowanej, barierka metalowa z prostymi pionowymi tralkami.

Wnętrze latarni jest oszczędne w formie z niewielką liczbą detali architektonicznych i zdobień. Ciekawy element we wnętrzu stanowią żłobienia na parapetach zakończone niewielkim otworem w ścianie oraz metalowe szufladki w złotym kolorze ze zlicowanym ze ścianą frontem służące dawniej do odprowadzania skraplającej się wody na oknach latarni.

### Problemy związane z obecnym użytkowaniem obiektu

Elementy znaczeniowe (denotacyjne) obiektu pozwalają określić mieszczące się w nim funkcje. Największy problem zaobserwowany podczas badań obiektu Rozewie II stanowi dysonans pomiędzy oczekiwanymi funkcjami pełniącymi przez obiekt, który wyraża komunikat natury symbolicznej (latarnia morska/wieża – obiekt nawigacyjny, często turystyczny), a faktycznym sposobem użytkowania obiektu (budynek mieszkalny wielorodzinny). Pomimo dużego potencjału obiektu i znacznej powierzchni użytkowej wewnątrz do dyspozycji turystów oddano jedynie wieżę widokową latarni. Przyległe do wieży budynki pełnią funkcję mieszkalną dla emerytowanych latarników i ich rodzin oraz dla ludzi niezwiązanych z latarnictwem. Ten

fakt stanowi problem zarówno dla turystów, jak i mieszkańców dawnego obiektu latarniowego. Lokatorzy każdego dnia borykają się z problemem braku prywatności oraz dużymi ograniczeniami aranżacji przestrzeni wokół latarni morskiej i wewnątrz mieszkalnych. Budynki mieszkalne wyraźnie odznaczają się od wieży, która częściej jest poddawana konserwacji i remontom.

Nową Latarnię odwiedza zasadniczo mniej turystów niż pobliską, znaną od 60. XX wieku sąsiednią wieżę. Ten fakt jest spowodowany kilkoma czynnikami. Szereg turystów, a nawet mieszkańców, nie jest świadomy możliwości zwiedzania obiektu, zbliżając się bowiem do latarni od strony południowej, natrafia się na ogrodzony i zamieszkały teren, co stanowi niecisłość związaną z oczekiwaną funkcją. Latarnia morska Rozewie II jest widoczna w pierwszej kolejności i stanowi wyraźną dominantę architektoniczną, jednak zakup biletu wstępu jest niemożliwy w nowo otwartym obiekcie. Należy go dokonać w oddalonej o około 190 m sąsiedniej latarni, co powoduje, iż dalece mniejsza liczba turystów wraca, żeby ją zwiedzić. Cena biletu wstępu do latarni nie jest wysoka, konieczny jest jednak zakup osobnego biletu wstępu do Nowej Latarni, która do zaoferowania ma jedynie punkt widokowy. To sprawia, że turyści wybierają tę dającą większy wachlarz atrakcji – czyli Rozewie I.

Kolejnym czynnikiem jest brak utwardzonych dróg pieszych, rowerowych i samochodowych, brak parkingów rowerowych, niezagospodarowany teren przed wejściem do obiektu oraz nieczytelne usytuowanie głównego wejścia do wieży, które umieszczone jest na elewacji tylnej, a nie frontowej.

Kluczowy problem stanowi również ograniczona przestrzeń w wieży latarni morskiej, co skutkuje pełnieniem dyżuru przez pracownika obsługi na zewnątrz obiektu bez względu na panujące warunki atmosferyczne.



Rys. 6. Widok na latarnię morską Rozewie II od strony latarni morskiej Rozewie I (po lewej), wejście główne do wieży (po prawej); źródło: fot. Agnieszka Pluszczewicz



Rys. 7. Wnętrze latarni morskiej Rozewie II, od lewej: strefa wejściowa, schody drabinowe prowadzące na galerię, odprowadzenie skroplin; źródło: fot. Agnieszka Pluszczewicz

### Podsumowanie i wnioski

Ewolucja szeroko rozumianej funkcji architektury jest procesem nieuniknionym, otwartym i ciągłym, wymagającym zredefiniowania potrzeb. Zmieniający się krajobraz nadmorskich miejscowości oraz zmniejszające się zapotrzebowanie na urządzenia do nawigacji wybrzeży generują potrzebę przekształceń nadmorskich obiektów. Modernizacja oraz adaptacja budynków latarniowych ma znaczący wpływ na zwiększenie atrakcyjności rodzimych obiektów i miejscowości nadmorskich oraz dostosowanie ich do zmieniających się wymagań rynkowych.

Uruchomienie dla ruchu turystycznego latarni morskiej Rozewie II było bez wątpienia bardzo ważnym wydarzeniem w historii polskich latarni morskich. Wykonano szereg prac mających na celu dostosowanie obiektu do współczesnych wymogów, zachowując pierwotny charakter zabytku.

Celem badań podjętych przez autorki było określenie roli i ocena walorów latarni morskiej Rozewie II jako nowego nadmorskiego punktu turystycznego. W wyniku przeprowadzonych analiz uzyskano następujące rezultaty:

- zaobserwowano dysonans pomiędzy architektonicznymi elementami znaczeniowymi obiektu a pełnioną przez niego funkcją (połączenie funkcji mieszkalnej z publiczną w obiekcie zabytkowym), co może mieć zasadniczy wpływ na czytelność jego odbioru wizualnego przez turystów;
- ponadto stwierdzono:

- brak utwardzonych dróg pieszych i rowerowych wokół obiektu;
- problemy logistyczne z zakupem biletu wstępu do badanego obiektu, co powoduje zmniejszenie zainteresowania turystycznego na rzecz Rozewia I;

- brak stanowiska pracy dla pracownika obsługi przy złych warunkach atmosferycznych.

Podsumowując, można stwierdzić, że poprawa wszystkich stwierdzonych podczas badań czynników może pozytywnie wpłynąć na wzrost wartości walorów latarni Rozewie II i przyczynić się do jej lepszego użytkowania oraz odbioru przez turystów.

### Bibliografia

- [1] Pietkiewicz I., Komorowski A., Szulczewski A. (2020). Morskie drogowskazy Polskiego Wybrzeża. Gdańsk: Fundacja Promocji Przemysłu Okrętowego i Gospodarki Morskiej.
- [2] Zespół projektowy PART SA (2007). Koncepcja rozwoju produktów 4 szlaków turystyki kulturowej. Warszawa: Polska Agencja Rozwoju Turystyki SA.
- [3] www.szstormgrupa.pl [data dostępu: 14.01.2023].
- [4] Łysejko A. (2008). Latarnie Morskie w Rozewiu. Gdańsk: TPNMM.
- [5] Ronowski W. (2001). Od Aleksandrii do Rozewia. Wrocław: ZET.
- [6] Pietkiewicz I., Komorowski A., Szulczewski A. (2009). Najstarsze latarnie morskie Zatoki Gdańskiej. Gdańsk: Fundacja Promocji Przemysłu Okrętowego i Gospodarki Morskiej.
- [7] Łysejko A. (2016). Ponowne narodziny latarni morskiej Rozewie II. Gdynia: TPNMM.

DOI: 10.5604/01.3001.0053.4089

### PRAWIDŁOWY SPOSÓB CYTOWANIA

Komar Beata, Pluszczewicz Agnieszka, 2023, Nowe życie latarni morskiej Rozewie II – studium przypadku, „Builder” 5 (310). DOI: 10.5604/01.3001.0053.4089

**Streszczenie:** Latarnie morskie stanowią nieodłączny element krajobrazu morskiego. Od wieków przestrzegają przed niebezpieczeństwem wynikającym ze zmiennych warunków atmosferycznych czy ukształtowania terenu oraz pomagają w określeniu lokalizacji. Najstarszą latarnią morską na polskim wybrzeżu jest latarnia morska na Rozewiu – tzw. Rozewie I (1822). W roku 1875 uruchomiono w jej pobliżu drugi obiekt latarniowy – tzw. Rozewie II. Oba obiekty przesyłały sygnał nawigacyjny jednocześnie do 1910 roku. Arty-

kuł kupia się na obiekcie Rozewie II – nowo otwartym dla ruchu turystycznego w 2022 roku – a jego zadaniem jest prezentacja wyników badań terenowych oraz zwrócenie uwagi na wartość historyczną i kulturową obiektów latarniowych. Celem badań była ocena walorów architektonicznych i turystycznych oraz określenie roli niedawno otwartego obiektu. W wyniku przeprowadzonych analiz sformułowano wnioski mogące w znaczący sposób wpłynąć na wzrost walorów turystycznych i wizerunkowych latarni morskiej Rozewie II.

**Słowa kluczowe:** latarnia morska, architektura latarni morskich, Rozewie

**Abstract:** TITLE: THE NEW LIFE OF THE ROZEWIE II LIGHTHOUSE – A CASE STUDY. Lighthouses are an inseparable part of the seascape. For centuries, they have been warning against the danger resulting from changing weather conditions or terrain and help in determining the location. The oldest lighthouse on the Polish coast, there is a lighthouse on Rozewie – the so-called Rozewie I (1822). In 1875, a second lighthouse object was launched in its vicinity – the so-called Rozewie II. Both objects transmitted a navigation signal simultaneously until 1910. The article focuses on the Rozewie II facility – newly opened to tourism in 2022 – and its task is to present the results of field research and draw attention to the historical and cultural value of lighthouse objects. The aim of the study was to assess the architectural and tourist values and determine the role of the recently opened facility. As a result of the conducted analyses, conclusions were formulated that could significantly affect the increase in the tourist and image values of the Rozewie II lighthouse.

**Keywords:** lighthouse, architecture of lighthouse, Rozewie